

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2024-3-065

(Muafiyet/Menfi Tespit)

Karar Sayısı : 24-50/1139-491

Karar Tarihi : 28.11.2024

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE

Üyeler : Ahmet ALGAN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK,
Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Cengiz ÇOLAK, Rıdvan DURAN

B. RAPORTÖRLER : Ahmet Buğra KAZAK, Özlem NARHİN POLAT,
Selahattin Burak EKEN, Ayşenur TÜRK KÖROĞLU

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN : - Potas Akdeniz Akaryakıt Dağıtım AŞ

Temsilcisi:

Av. Dr. Faik Metin TİRYAKİ

Mustafa Kemal Mahallesi 2129 sokak 5/13 Çankaya/ANKARA

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** POTAS Akdeniz Akaryakıt Dağıtım Anonim Şirketi'nin Antalya Havalimanı'nda sahip olduğu yakıt depolarını işletme hakkı kapsamında, yakıt temin ihalesi yöntemiyle yakıt tanklarının diğer yakıt şirketlerine kullandırılması uygulaması hakkında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4, 6 ve 7'nci maddelerine aykırı olmadığına ilişkin menfi tespit verilmesi, mümkün olmaması halinde ise aynı Kanun'un 5. maddesi kapsamında muafiyet kararı verilmesi talebi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 06.11.2024 tarih ve 58637 sayı ile giren bildirim üzerine düzenlenen 26.11.2024 tarih ve 2024-3-065/MM sayılı Muafiyet/Menfi Tespit Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, başvuru konusu işlemin;
- 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 4. maddesi kapsamında olduğu,
 - Kanun'un 8. maddesi kapsamında işleme menfi tespit verilemeyeceği,
 - Kanun'un 5. maddesinde sayılan şartların tamamını sağlaması nedeniyle bireysel muafiyet tanınabileceği

ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

- (4) Başvuru; POTAS Akdeniz Akaryakıt Dağıtım Anonim Şirketi'nin (POTAS) Antalya Havalimanı'nda sahip olduğu yakıt depolarını işletme hakkı kapsamında yakıt temin ihalesi yöntemiyle yakıt tanklarının diğer yakıt şirketlerine kullandırılması işlemine 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi kapsamında menfi tespit verilmesi, bunun mümkün olmaması halinde ise aynı Kanun'un 5. maddesi kapsamında muafiyet tanınması talebini içermektedir.
- (5) Muafiyet başvurusunun değerlendirilmesi sürecinde 11.11.2024 tarihinde POTAS'tan bilgi talep edilmiş, cevabi yazı 19.11.2024 tarihinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

Ayrıca, inceleme döneminde akaryakıt pazarında faaliyet gösteren Petrol Ofisi AŞ (PETROL OFİSİ), Shell & Turcas Petrol AŞ'den (SHELL), THY Opet Havacılık Yakıtları AŞ (THY OPET) ve TFS Akaryakıt Hizmetleri AŞ'den (TFS) 20.11.2024-21.11.2024 tarihlerinde bilgi ve belge talebinde bulunulmuştur. PETROL OFİSİ, SHELL ve OPET'in cevabi yazıları farklı tarihlerde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

- (6) Öte yandan, THY OPET yetkilileri ile 25.11.2024 tarihinde ve POTAS yetkilileri ile 20.11.2024 ve 26.11.2024 tarihinde görüşmeler gerçekleştirilmiştir.

G.1. Başvuruda Bulunan Teşebbüs: POTAS

- (7) Dosya mevcudu bilgilere göre, POTAS; Antalya Havalimanı'nda akaryakıt satın alımı, taşıması ve bununla ilgili boru hattı işletilmesi, satışı, elleçlemesi, depolaması ve depolama hizmetlerinin verilmesi, havacılık operasyonlarının ve uçak ikmal işlemlerinin gerçekleştirilmesi alanında yürürlükteki mevzuat ve kabul edilmiş standartlar uyarınca faaliyet göstermek üzere ortak girişim şeklinde kurulmuştur. POTAS, bahse konu faaliyetleri göstermek için Devlet Hava Meydanları İşletmesi'nin (DHMİ) 01.12.2021 tarihli İhale Şartnamesi hükümleri uyarınca, Antalya Havalimanı'ndaki uçak akaryakıt tesislerinin yatırım ve işletilmesine ilişkin hak ve yükümlülükleri Fraport TAV'dan devralmıştır.

Tablo-1: POTAS hissedarlık yapısı

Hissedarlar	Hisse Yüzdesi (%)
Antalya Akaryakıt	(.....)
Petrol Ofisi	(.....)
TOPLAM	100

Kaynak: Bildirim Formu

- (8) POTAS üzeninde ortak kontrol tesis eden PETROL OFİSİ, T.C. Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK) nezdinde almış olduğu lisanslar kapsamında, sahip olduğu bayilik ağı ile yurt genelinde akaryakıt, LPG, otogaz ve madeni yağ üretim, dağıtım, depolama ve satış faaliyetlerini yürütmektedir. PETROL OFİSİ'nin hisseleri Hollanda merkezli şirketler topluluğu olan VIP Turkey Holding B.V (Vitol Grup) tarafından satın alınmış olup en son hissedarlık yapısına göre Petrol Ofisi'nin %(.....)hissedarı Vitol Grup'tur. Vitol Grup ise tüm dünyada rafinericilik, ham petrol, doğalgaz, LPG, nafta, kömür alım satımına ilişkin faaliyetlerde bulunmaktadır.
- (9) Diğer ortak kontrol sahibi teşebbüs olan ATS Antalya Akaryakıt Dağıtım AŞ, nihai olarak Sera Grubu tarafından kontrol edilmektedir. Sera Grubu'nun faaliyetlerinden bazıları inşaat, araç muayene ve yatırımdır. Sera Grubu aynı zamanda da TAV Havalimanları üzerinde tek kontrol hakkı sahibidir. TAV Havalimanları, havalimanı terminal işletmeciliği alanında faaldir. Hâlihazırda Türkiye'de Antalya Havalimanı (Fraport ile ortaklaşa), Ankara Esenboğa Havalimanı, İzmir Adnan Menderes Havalimanı, Alanya Gazipaşa Havalimanı ve Milas Bodrum Havalimanı'nı işletmektedir.

G.2. Sözleşme Tarafı Teşebbüs

- (10) Bildirim konusu işlem kapsamında POTAS tarafından Antalya Havalimanı'nda yer alan akaryakıt depolama tesislerinin üç bölüme ayrılması, bu bölümler için aşağıda öngörülen sürecin uygulanması planlanmaktadır.

- Birinci bölüm ihalesine Türkiye'de üretim yapan yerli rafinerilerin [Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş. (TÜPRAŞ) ve SOCAR Turkey Petrol Enerji Dağıtım San. ve Tic. A.Ş. (SOCAR)] çağırılması ve en ucuz yakıt tedarik edecek teşebbüse depolama

hakkı verilmesi planlanmaktadır. TÜPRAŞ ve SOCAR'ın birbirleriyle rekabet ederek en ucuz fiyatı vermesi hedeflenmektedir.

- İkinci bölüm ihalesine yabancı rafineriler, yerli/yabancı yakıt firmalarının çağırılması ve "açık ihale" ile aralarında rekabet ederek en ucuz fiyatı vermesi hedeflenmektedir.

- (11) Sözleşme tarafı teşebbüsün yukarıda anılan ihale süreci sonucunda belirleneceği anlaşılmaktadır. Bununla birlikte, ilgili teşebbüslerin ilki yerli rafineri, ikincisi ise yabancı rafineri veya yerli/yabancı yakıt firmalarından oluşacaktır.

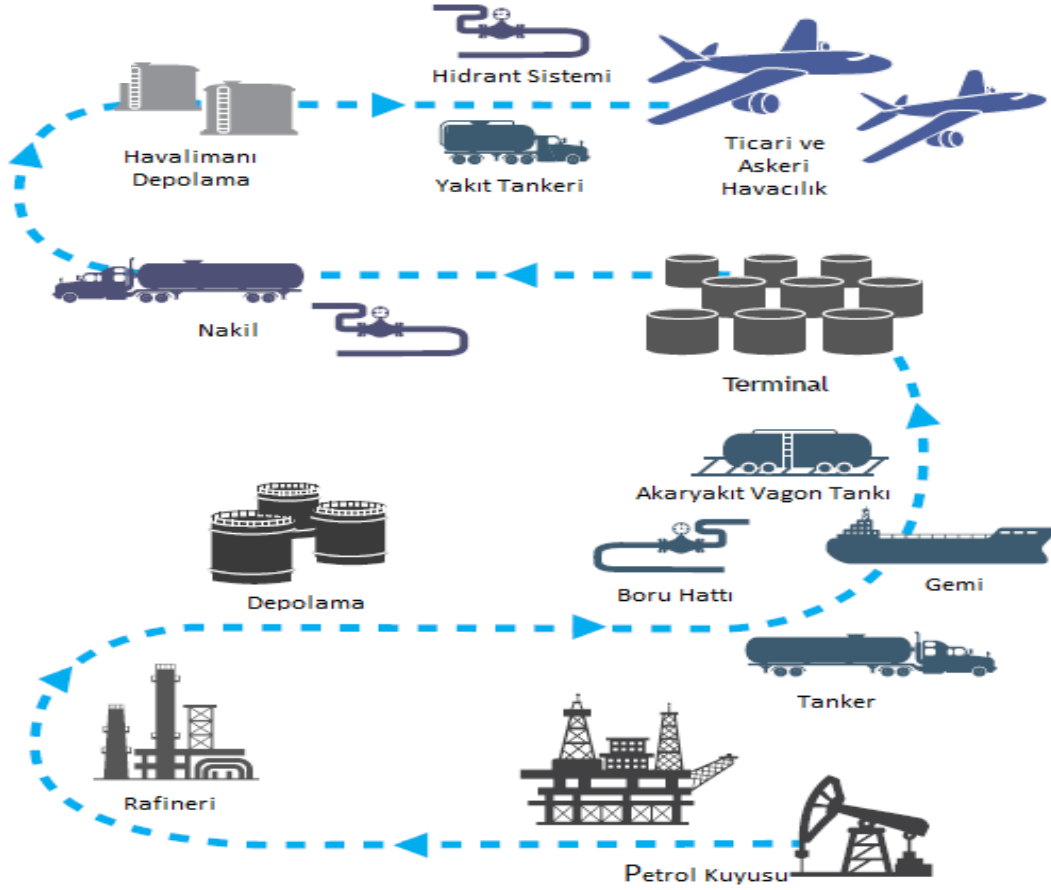
G.3. Sektöre İlişkin Bilgiler

- (12) Jet yakıtı tedarik süreci, jet yakıtının TÜPRAŞ, SOCAR gibi rafineri işleten şirketlerden temininden, bu ürünün nihai kullanıcısı olan havayolu şirketlerine havalimanındaki alt yapılar aracılığıyla teslimine kadar olan süreci kapsamaktadır. Öte yandan sektörde jet yakıtı tedarik zincirine ilişkin akaryakıt piyasasına ilişkin düzenlemeler ile havacılık ve havalimanı işletmelerine ilişkin düzenlemelerin yanı sıra EPDK, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve DHMİ tarafından yayımlanan ikincil düzenlemeler ve belirli standartlar¹ bulunmaktadır. Çeşitli düzenlemelere tabi jet yakıt sektörüne ilişkin detaylı açıklamalara aşağıda yer verilmiştir.

Jet Yakıt Tedarik Zinciri

- (13) Jet yakıt pazarı, ikmal zinciri bakımından, ülkemizdeki geleneksel akaryakıt dağıtım pazarından farklılık arz etmektedir. Akaryakıt dağıtım pazarında "rafineri/ithalat - dağıtım şirketi - bayi - tüketici" şeklinde bir ikmal zinciri varken, havacılık yakıtları pazarındaki zincir, "rafineri/ithalat - tedarikçi - tüketici" şeklindedir.
- (14) Tedarik: Jet yakıtı tedarik zincirinin rafineri kısmında Türkiye sınırları içerisinde hâlihazırda TÜPRAŞ ve SOCAR hizmet sunmaktadır. TÜPRAŞ'ın İzmit, İzmir ve Kırıkkale rafinerilerinde; SOCAR'ın ise İzmir rafinerisinde jet yakıtı üretilmektedir. Yurt içi rafinerileri haricinde jet yakıtı tedariki ithalat yoluyla gerçekleştirilebilse de pazar ihtiyacı büyük ölçüde yurt içi üretimden karşılanmaktadır.

¹ Örneğin jet yakıtı tedarikine ilişkin yurt içi pazarında hizmet sunan teşebbüslerin uyması gereken standartlar SHGM tarafından belirlenmiştir.

Şekil-1:Jet Yakıtı Pazarında Üretim ve Dağıtım²

- (15) Dağıtım: Jet yakıtı dağıtım pazarında faaliyet göstermek isteyen teşebbüslerin EPDK'den ihrakiye teslim lisansı³ almaları gerekmektedir. Ihrakiye ise Petrol Piyasası Lisans Yönetmeliği'nin 4. maddesinde *“ülkenin karasuları ve/veya karasuları bitişğinde deniz vasıtalarına veya hava meydanlarında yerli ve yabancı hava taşıtlarına vergili veya vergisiz sağlanan akaryakıt ve madeni yağ”* şeklinde tanımlanmış olup aynı maddenin devamında ihrakiye teslim şirketi de yurt içinden ve yurt dışından temin ettiği ihrakiyeyi deniz ve hava taşıtlarına ikmal eden lisanslı sermaye şirketi olarak açıklanmıştır. Bu kapsamda, ihrakiye lisansı olmayan teşebbüslerin jet yakıtını fiziki olarak taşımaları yasal olarak mümkün değildir. Ihrakiye lisansına sahip daha fazla teşebbüs mevcut olsa da uygulamada jet yakıtının havalimanlarına ikmalini gerçekleştiren teşebbüsler akaryakıt dağıtım şirketleri veya söz konusu şirketlerin dâhil olduğu ekonomik bütünlükte yer alan şirketlerdir. 2023 yılı itibarıyla Türkiye genelindeki havalimanlarına jet yakıtı tedarik hizmeti sunan teşebbüsler Petrol Ofisi, THY OPET⁴, Shell ve TFS olarak sayılabilecektir.⁵ Tüm havalimanlarında faaliyet gösteren teşebbüsler olduğu gibi birkaç havalimanı ile sınırlı olarak faaliyet gösteren teşebbüsler de mevcuttur. Ayrıca Petrol Piyasası Lisans

² İlgili görsel: <https://www.chemopharm.com/resources/jet-fuel/> Erişim Tarihi: 15.11.2024.

³ Ihrakiye “deniz ve havayolu araçlarına ücret karşılığı sağlanan akaryakıt” olarak tanımlanabilecektir.

⁴ BP 2023 yılı Temmuz ayı itibarıyla havacılık yakıt operasyonlarını sonlandırmış ve akaryakıt depolama tesislerine ilişkin haklarını THY OPET'e devretmiştir. Söz konusu devir işlemine Kurulun 14.12.2023 tarih ve 23-58/1131-405 sayılı kararıyla izin verilmiştir.

⁵ Jet yakıt satış pazarında kanat altı hizmet tedarikçisi olarak birçok aracı teşebbüs de faaliyette bulunmaktadır. Örneğin; Antalya Havalimanında Triple Star Aviation Trading Ltd., Gözen Havacılık Taşımacılık Eğitim ve Petrol Ürünleri Ticaret AŞ, BluePlan Aviation Services Consulting Ltd. gibi aracılık faaliyetinde bulunan teşebbüsler mevcuttur.

Yönetmeliği'nin 6. maddesi⁶ uyarınca jet yakıt dağıtım pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin diğer teşebbüslere havacılık yakıt ikmal hizmeti sunmasına izin verilmiştir. İhrakiye lisansı olarak pazara yeni giren bir teşebbüs faaliyetlerini üç şekilde yürütebilmektedir:

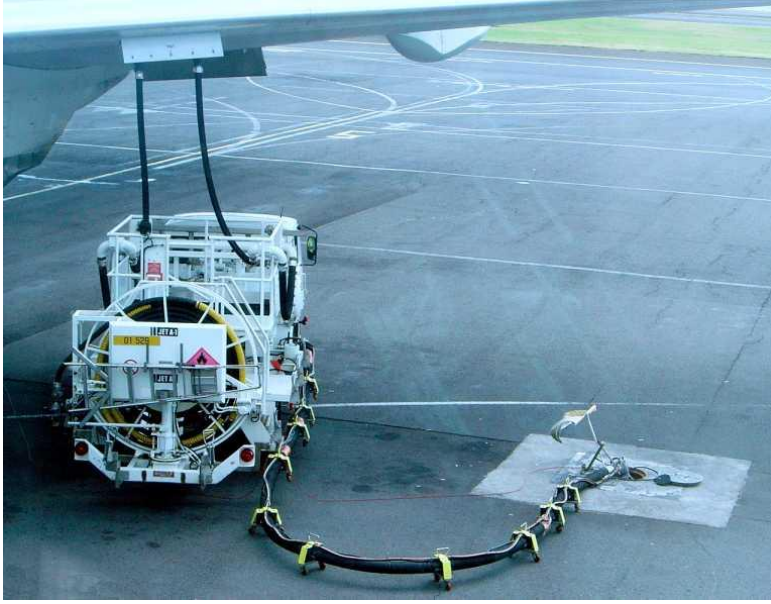
- (i) İlgili havalimanında depolama tesisi kurmak üzere DHMİ'den faaliyette bulunacağı havalimanı için yer tahsisi ve SHGM'den gayri sıhhi müessese (GSM) ruhsatı alarak faaliyete başlamak.
- (ii) İlgili havalimanında hâlihazırda depolama tesisi olan bir teşebbüsten depolama hizmeti almak.
- (iii) Fiili bir depolama faaliyeti yürütmeksizin depo sahibi teşebbüslerden depoda mal satın almak yoluyla bir nevi kanat altı hizmet tedarikçisi (tahsilat aracı) olarak faaliyet göstermek.

- (16) Depolama: Jet yakıtı tedarik şirketleri tarafından rafineriden alınan veya ithal edilen yakıt, karayolu ya da denizyolu ile havalimanlarındaki depolama tesislerine nakledilmektedir. Kanat altı hizmet tedarikçiliği hariç olmak üzere jet yakıt satışı yapmak isteyen tedarikçi şirketler yatırım yaparak kendi akaryakıt depolama tesislerini kurmakta ya da diğer depolama lisansı sahibi teşebbüslerin depolama tesislerini kullanmaktadırlar. Bu akaryakıt depolama tesisleri teşebbüsler tarafından tek başına ya da müştereken işletilebilmektedir. Havayollarına yakıt satışı yapacak olan teşebbüsün depolama tesisi olmaması durumunda ise depolama lisansı almış şirketlerle anlaşmalar yaparak bu havalimanında müşterileri olan havayollarına yakıt tedarik edilebilmektedir.
- (17) Dosya mevcudu bilgilere göre, havalimanlarında belirli bir depolama tesisine sahip olmanın başlıca avantajları; arz güvenliğinin sağlanması ve maliyetlerin etkin bir şekilde kontrol edilebilmesidir. Tedarikçi teşebbüsün kendine ait depolama tesisinin olduğu bir durumda öncelikle şirketin kendisine özgülenen bir depolama kapasitesi garanti altına alınmakta ve bu kapasite içerisindeki stok yönetimi ilk elden şirket tarafından yapılmaktadır.
- (18) Bu çerçevede, havalimanlarında yerleşik depolama tesislerinin, havacılık yakıtları satışının kritik ve tamamlayıcı bir unsuru olduğu, bu tür tesislere sahip olan teşebbüslerin pazarda etkin rekabet imkânlarının yükseldiği görülmektedir.⁷
- (19) İkmal: Uçaklara yakıt ikmaline ise iki şekilde olmaktadır. Bunlardan birincisi, hidrant sistemi yoluyla ikmaldir. Hidrant, sağlayıcı şirketlerin havalimanlarında yahut istisnai olarak havalimanlarının yakınında yerleşik depolama tesislerinden başlayıp körüklerin (peronların) altından geçen ve her körükte uçağa ikmal imkânı sağlayan, bütün yakıt satıcılarının kullandığı, merkezi bir boru hattı sistemidir. Ülkemizde ilgili mevzuat uyarınca hidrant sisteminin bulunduğu havalimanlarında ikmalin kural olarak bu sistem aracılığıyla gerçekleştirilmesi zorunludur. Hidrant sistemi kurulu bulunmayan havalimanlarında ise sağlayıcı şirketler, depolardan tanker araçlara (refueller) doldurdukları yakıtı park alanında bekleyen uçaklara götürerek burada ikmal yapmaktadır.

⁶ (Ek fıkra: RG-21/4/2011-27912) Lisanslı depolama tesisi bulunmayan sivil hava ulaşımına açık havaalanlarında ihrakiye teslim faaliyetinde bulunan lisans sahipleri; bu havaalanlarında, uçak ikmal aracı olarak kullandıkları akaryakıt tankerleri vasıtasıyla kendi faaliyetlerinin yanı sıra, ihrakiye teslim faaliyetinde bulunan diğer lisans sahiplerine, ilgili diğer mevzuatta kayıtlı hususların da yerine getirilmesi kaydıyla akaryakıt ikmal hizmeti verebilir.

⁷ Kurulun 26.02.2014 tarih ve 14-08/155-66 sayılı kararı.

Görsel - 1: Hidrant Yoluyla Jet Yakıt Tedariki



Görsel - 2: Tanker (Refueller) Kullanımı Yoluyla Jet Yakıt Tedariki



- (20) Satış ve Fiyatlandırma: Pazarın yapısı itibarıyla bayilik sistemi bulunmamakta, tedarikçi şirketler genellikle doğrudan ya da aracı vasıtasıyla nihai kullanıcıya satış yapmaktadır. Havayolu şirketleri genellikle yakıt ihtiyaçlarını bir veya iki yıllık süreler için düzenledikleri ihaleler yoluyla karşılamaktadır. Havayolu şirketleri izledikleri ticari stratejiye bağlı olarak ülkenin tamamındaki havalimanları bakımından tek bir ihaleye çıkılabildikleri gibi, havalimanı bazında da ihaleye çıkılabilmektedir. İhalede belirlenen fiyatlar genellikle bir yıllık süre için geçerli olacağından, jet yakıt pazarındaki fiyat rekabeti bu ihalelerde oluşmaktadır. Bu nedenle, bir sonraki yıl için belirli bir havayolu şirketinin hangi fiyata, nereden ve ne kadar yakıt alacağı ihale ya da ihaleler sonucunda belli olduktan sonra yıl içerisinde havacılık yakıtları konusunda faaliyet gösteren teşebbüslerin ilgili havayolu şirketi bakımından fiyat ve satış koşulları gibi unsurlarda rekabet etmeleri söz konusu olmamaktadır. Öte yandan, özellikle dolmuş uçak (*charter*) seferleri, bazı kargo uçakları veya rotası dışında farklı bir havaalanına inmek zorunda kalan uçaklar bakımından, kontratlar dışında plansız/spot satışlar da yapılabilmektedir. Ancak bunlar toplam pazarın görece küçük bir kısmına tekabül etmektedir.

- (21) Ülkemizde havacılık yakıtı ihalelerinde fiyatlar, yakıtı rafineriden alarak uçağa ikmal yapan sağlayıcının, geçerli rafineri çıkış fiyatına kendi katlandığı maliyetler ve kârdan oluşan bir bedel (*diferansiyel/add-on*) eklenmesiyle oluşmaktadır. Bu çerçevede, jet yakıtı pazarında nihai tüketiciye uygulanan fiyatın iki segmenti bulunmaktadır. Bunlar yakıt bedeli ve hizmet bedelidir. Toplam yakıt fiyatı şu şekilde belirlenir:

“Fiyatlandırma Formülü: Platts + Rafineri Primi + Satıcı Marjı + Hizmet Bedelleri”

- (22) Bu formül bağlamında geçen “Platts” dünya üzerindeki rafineriler tarafından bölgesel olarak belirlenen jet yakıtının baz fiyatını karşılamaktadır. Söz konusu baz fiyat, Türkiye pazarında 2017’den önce “*Platt’s European Marketscan Basis Italy Jet Aviation Fuel FOB Med*” ve 2017 ve sonrasında “*Platt’s European Marketscan Basis Italy Jet Aviation Fuel CIF Med*” kotasyonudur⁸. İlgili kotasyonların ağırlıklı kullanılma sebebi ise Türkiye pazarında Jet A-1 satışı yapan firmaların ürün tedarikinin büyük oranda TÜPRAŞ tarafından karşılanıyor olmasıdır. TÜPRAŞ da ilgili dönemlerde yukarıda belirtilen kotasyonları kullanmaktadır.
- (23) Yine yukarıda geçen “Rafineri Primi” dünyadaki her rafinerinin kendi maliyetleri üzerinden oluşturduğu ve Platts değerinin üzerine eklediği rafineri marjını ifade etmektedir. Formülün bir diğer unsuru olan “satıcı marjı”, yakıt tedarikçilerinin, satış kârı dâhil ve bununla sınırlı kalmamak üzere, üstlendiği bütün masraf kalemlerini (yatırım maliyeti, deniz navlunu, kara navlunu, lojistik ve ara depolama maliyetleri, operasyonel giderler, merkezi giderler vb.) karşılamaktadır.
- (24) Havayollarının yaptığı akaryakıt alım ihalelerinde, akaryakıt şirketleri (TFS, THY OPET, PETROL OFİSİ, SHELL vb.) sadece hizmet bedeli için teklif vermektedir. Yakıt bedelinin belirlenmesinde, ikmal yapılacak havalimanlarına en yakın erişilebilir dünya piyasasında oluşan fiyatlar ve/veya rafineri çıkış fiyatları veri alınmakta olup, ihalede bu konuda belirli bir fiyat verilmemektedir. Örneğin, Akdeniz havzasında yer alan ülkelerde genelde İtalya limanlarında oluşan nihai ürün fiyatları dikkate alınmaktadır (Platts İtalya). Platts tarafından her gün, o gün pazarda gerçekleştirilen işlemler dikkate alınarak Jet A1 için bir gösterge satış fiyatı açıklanmaktadır. Akdeniz havzasında yer alan ülkelerdeki havalimanları için yapılacak sözleşmelerde ürün bedeli, genellikle bir ay önceki Platts İtalya ortalama satış fiyatları olarak belirlenmektedir. Bu bedel, pazardaki fiyat değişikliklerine bağlı olarak her ay için değişmektedir. Ülkemizde de “ihraç kayıtlı” (dış hat uçuşları için ÖTV ve KDV’den muaf) satışlarda genellikle bu bedel dikkate alınmaktadır.
- (25) Kurulun geçmiş tarihli kararlarında jet yakıtı ücretlerinin oluşturulmasına etki eden maliyet kalemlerinin fiyatlandırılması esas olarak akaryakıt tedarikçisi teşebbüsler tarafından yapıldığı değerlendirilmiştir. Bununla birlikte Petrol Piyasası Fiyatlandırma Sistemi Yönetmeliği’nde tarifeler (i) onaya tabi tarifeler, (ii) bildirim tabi tarifeler ve (iii) ilana tabi tarifeler olarak üçe ayrılmaktadır. Bu ayrıma göre, işleme ve iletim hatları ile bağlantılı olmayan lisanslı depolama faaliyetlerine ilişkin tarifeler ile rafinerici ve dağıtıcı lisans sahiplerinin tavan fiyat tarifeleri bildirim tabi tarifeler olarak nitelendirilmektedir. Sözü edilen ayırım çerçevesinde bildirim tabi tarifeler EPDK onayı gerektirmemektedir. Bununla birlikte, tarifelerde belirtilen fiyatlar ancak EPDK’ya bildirildikten sonra uygulanabilmektedir. Depolama hizmetleri kapsamında tarifeler EPDK gözetimine tabi olan (depolama, teslim etme/alma) ve olmayan (Into Plane, Hidrant, Hook Up bedeli vb.) olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

⁸ Piyasa yapıcı üye tarafından iletilen, iletildiği menkul kıymette seans anındaki değerlerine bağlı olarak işlem gerçekleşebilecek fiyat aralığını belirleyen, fiyat ve miktar bildirimine (alış ve satış emri şeklinde) kotasyon denir.

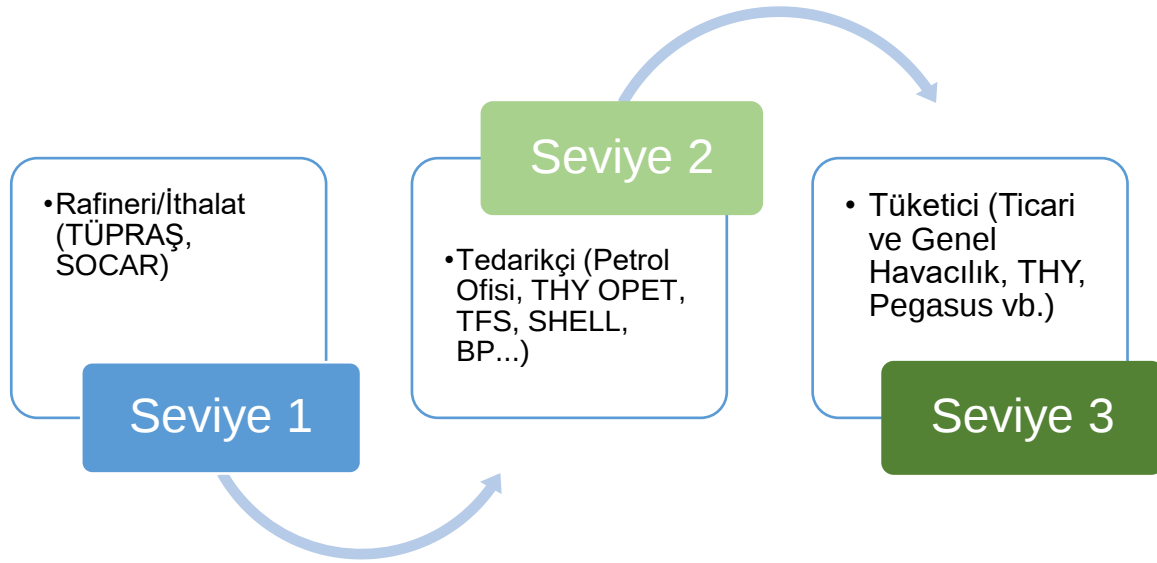
- (26) Jet yakıtı pazarının bir diğer özelliğinin de uçakların mecbur kalmadıkça tek yönlü sefere yetecek kadar yakıt almaları olduğu anlaşılmaktadır. Bir uçağın kalkıştan önce alacağı yakıt miktarı; yolcu sayısı ve kargo miktarı, kalkılacak ve inilecek pistin uzunluğu ve kabul edebileceği ağırlığı, inilecek pistin uzaklığı, hava durumu, uçuş yüksekliği ve acil durumlarda inebileceği en yakın havalimanına göre değişmektedir.
- (27) Bu çerçevede, kural olarak uçaklar fazla yakıtın neden olduğu ağırlığın yakıt sarfiyatını artırması (*tankering* maliyeti) ve inişlerde meydana gelen kazalarda fazla yakıtın can kaybı riskini yükseltmesi nedeniyle, kısa mesafeli de olsa, yalnızca sefer yapacağı havalimanına gitmeye yetecek kadar yakıt ikmalinde bulunmaktadır. Bu durum pahalı yakıt satılan bir meydana uçacak uçağın, ucuz olan meydana daha fazla yakıt alması gibi bir seçeneği genellikle ortadan kaldırmakta ve her havalimanında ikmal tesisleri ve/veya ikmal araçlarının bulunmasını zorunlu kılmaktadır.
- (28) Tüketici: Son olarak Türkiye’de havacılık yakıtları pazarında nihai tüketicilerin kimler olduğunun tespit edilmesi önem arz etmektedir. Jet A-1 yakıtı tedarikini tarifeli yolcu ve kargo taşımacılığını içeren ticari havacılık ile askeri olmayan ve tarifeli hava taşımacılığı hariç her türlü uçuşu içeren genel havacılık (iş amaçlı uçuşları, özel havacılığı, uçuş eğitimleri, planör uçuşları, hava ambulansı uçuşları, charter uçuşları vb.) olmak üzere iki ana grupta toplamak mümkündür. Jet yakıtı büyük oranda havayolu firmalarınca talep edilmektedir. Yakıt maliyetlerinin toplam maliyetleri içerisinde payının değişmesi teşebbüslerin ölçeği dâhilinde değişiklik göstermekte olup yakıt giderlerinin havayolu firmaları açısından önemli bir maliyet kalemi olduğu ve yakıt maliyetlerinin toplam maliyetin yaklaşık %35-40’ını oluşturduğu sektör oyuncuları tarafından ifade edilmiştir.
- (29) Antalya Havalimanı DHMİ 2023 Yılı Havayolu Sektör Raporu verilerine göre Avrupa’nın en işlek 13. havalimanı, DHMİ’nin 2023 uçuş verilerine göre ise İstanbul Havalimanı ve Sabiha Havalimanından sonra Türkiye’nin en işlek havalimanıdır. DHMİ 2022 yolcu sayısı verilerine göre ise İstanbul Havalimanından sonra en çok yolcu trafiği gerçekleşen havalimanıdır. Antalya Havalimanında iç hatlarda 6 milyon 79 bin, dış hatlarda 25 milyon 131 bin olmak üzere, toplamda 31 milyon 210 bin yolcu trafiği gerçekleşmiştir.

G.4. İlgili Pazar

G.4.1. İlgili Ürün Pazarı

- (30) Havacılık yakıtları avgas (*aviation gas*) ve jet yakıtları isimleri altında ikiye ayrılmaktadır. Avgas pervaneli (içten yanmalı) motorlara sahip uçaklarda kullanılan yüksek oktanlı bir benzin türü olup tüketimi oldukça az olduğu için yurt içi avgas ihtiyacı ithalat yoluyla karşılanmaktadır. Jet yakıtları ise jet motorlu uçaklarda yakıt olarak kullanılmakta olup en yaygın türü Jet A-1 ismi verilen türdür.
- (31) Jet yakıt tedariki zinciri temel olarak üç aşamadan oluşmakta olup, en üstte rafinelerin ana aktör olduğu rafinaj faaliyetleri yer alırken, ikinci aşamada akaryakıt şirketleri, üçüncü aşamada ise nihai tüketici konumundaki havayolu şirketleri yer almaktadır.

Şekil-2: Jet Yakıt Pazarında Üretim ve Dağıtım



- (32) Yukarıda da belirtildiği üzere jet yakıtı tedarikinin ilk basamağı olan rafineri kısmında Türkiye sınırları içerisinde hâlihazırda TÜPRAŞ ve SOCAR hizmet sunmaktadır. TÜPRAŞ'ın İzmit, İzmir ve Kırıkkale rafinerilerinde; SOCAR'ın ise İzmir rafinerisinde jet yakıtı üretilmektedir. TÜPRAŞ ve SOCAR'ın 2019 - 2023⁹ dönemi arasındaki jet yakıtı üretim miktarlarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo-2: 2019 - Kasım 2023 Arasında Türkiye'de Jet Yakıtı Üretimi Bulunan Teşebbüslerin Üretim Miktarları (Ton)

Teşebbüs	2019	2020	2021	2022	2023
TÜPRAŞ ¹⁰	4.819.052	2.612.629	2.954.765	3.736.639	4.209.630
SOCAR	1.145.785	308.247	351.469	979.392	1.141.602
Toplam	5.964.837	2.920.876	3.306.234	4.716.031	5.351.232

Kaynak: EPDK Petrol Piyasası Sektör Raporu

- (33) TÜPRAŞ ve SOCAR'ın 2019 - 2023¹¹ arasındaki jet yakıtı üretimine ilişkin pazar paylarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo-3: 2019 - Kasım 2023 Arasında Türkiye'de Jet Yakıtı Üretimi Bulunan Teşebbüslerin Üretim Miktarları Bakımından Pazar Payları (%)

Teşebbüs	2019	2020	2021	2022	2023
TÜPRAŞ	80,79	89,45	89,37	79,23	78,67
SOCAR	19,21	10,55	10,63	20,77	21,33
Toplam	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Kaynak: EPDK Petrol Piyasası Sektör Raporu

- (34) POTAS, kurulmasını takiben Antalya Havalimanı'nda 25 yıl süresince akaryakıt satın alımı, akaryakıt taşınması, ilgili boru hattının işletilmesi, akaryakıt satışı, akaryakıtın elleçlenmesi ve depolanması, depolama hizmetlerinin sağlanması, bu faaliyetler için gerekli tesislerin inşası, havacılık operasyonlarının gerçekleştirilmesi, uçak ikmal işlemlerinin yapılması faaliyetlerini gerçekleştirmektedir. Özetle, Antalya Havalimanı'nda akaryakıt tedariki ve yönetimi konusunda kapsamlı bir hizmet sunmaktadır.

⁹ EPDK'nın 2023 Ocak ile Kasım ayları arasındaki aylık verilerinden yararlanılmıştır.

¹⁰ Söz konusu rakamlar İzmit, İzmir ve Kırıkkale rafinerilerinin toplam üretim miktarı baz alınarak hesaplanmıştır.

¹¹ EPDK'nın 2023 Ocak ile Kasım ayları arasındaki aylık verilerinden yararlanılmıştır.

- (35) Sektör hakkında bilgi başlığında aktarıldığı üzere havacılık yakıtı tedarik zinciri rafineri aşamasından başlamakta, akaryakıt şirketleri tarafından kara ya da deniz yoluyla yakıtın havalimanının dış bölgesinde bulunan depolara getirilmesi ile devam etmekte ve buradan da hidrant ya da refueller yoluyla uçaklara ikmal ile sonlanmaktadır. Muafiyet başvurusuna konu işlem kapsamında Antalya Havalimanı'nda depolama ve ikmal hizmetlerini münhasıran sağlayan POTAS, depolama kapasitesinin belli bir bölümünü ihale yoluyla yerli ve yabancı rafineriler veya akaryakıt şirketlerine tesis edecektir. Bu işlem neticesinde pazardaki tedarik zinciri değişime uğrayacak ve rafineri işleten teşebbüsler aynı zamanda havalimanı depolarında da kullanım hakkı elde edecektir. Bu çerçevede, muafiyet başvurusuna konu işlemin ilgilendirdiği pazarın jet yakıtı tedarik zincirinin rafinaj aşamasından bir sonraki basamağı olan akaryakıt şirketlerine tedarik olduğu anlaşılmıştır. Muafiyete konu işlemin üzerinde etki doğuracağı ilgili ürün pazarı geniş anlamda "*jet yakıtı satış pazarı*"¹² olarak tanımlanabilecektir. Bununla birlikte ilgili muafiyet başvurusunun değerlendirilmesinde jet yakıt tedarik zincirindeki etkisi bütüncül bir bakış açısıyla ele alınacaktır. Dolayısıyla ilgili dosya kapsamında kesin bir ilgili ürün pazar tanımı yapılmamıştır.

G.4.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (36) Uçaklara yakıt ikmali yapılmasındaki yaygın uygulama, yakıt ikmalinin kalkış noktasında gerçekleştirilmesidir. Havayolu şirketleri, belirli bir havalimanındaki yakıt fiyatları yükselse bile alternatif kaynak bulmakta zorlanmaktadır. Güvenlik, teknik, imkânsızlık ve karlılık gibi kısıtlar nedeniyle havayollarının inilen havaalanından başka bir alanda yakıt ikmali yapması, istisnalar dışında mümkün olmamaktadır. Bu nedenle, her uçak kalkış yaptığı havalimanının yakıt tedarik sistemi ve tedarikçisine bağlı olmakta, bunun sonucunda her havalimanı yakıt tedariki açısından diğer havalimanlarından farklılaşabilmektedir. Mevzuat olan Avrupa Komisyonu'nun BP/Statoil Fuel and Retail Aviation kararında¹³, havayolu şirketlerinin, bir havalimanında yakıt fiyatları artsa dahi alternatif kaynak bulmakta zorlanması, her havalimanının kendine özgü yakıt tedarik sistemi ve tedarikçisi bulunması, yakıt tedarikçilerinin havalimanı bazında teklif vermesi göz önüne alındığında her havalimanının yakıt tedariki açısından ayrı bir coğrafi pazar oluşturduğu sonucuna varılmıştır.
- (37) Bildirim konusu işlem tamamıyla Antalya Havalimanı özelinde jet yakıt tedariki sürecinin yeniden yapılandırılmasıyla ilgili olduğundan, yukarıda açıklanan hususlar ve geçmiş tarihli Kurul kararları da dikkate alınarak ilgili coğrafi pazar "Antalya Havalimanı" olarak belirlenmiştir.

G.5. Değerlendirme

- (38) Genel itibarıyla havalimanlarında her bir akaryakıt şirketi, kendi kullanımlarındaki akaryakıt depolarını kullanarak uçaklara yakıt ikmalinde bulunmaktadır. Antalya Havalimanında detayları aşağıda bahsedilecek olan POTAS Devralma kararının alındığı 2023 yılından önceki dönemde üç farklı akaryakıt depolama tesisi bulunmaktaydı. Bu tesisler İstanbul Jet Havacılık ve Yakıt Hizmetleri AŞ (İstanbul Jet), PETROL OFİSİ ve SHELL, THY OPET ve BP oluşan bir ortak girişim tarafından işletilmekteydi. Devam eden süreçte, DHMİ tarafından 01.12.2021 tarihinde gerçekleştirilen ihale doğrultusunda, Fraport TAV Antalya Yatırım Yapım ve İşletme

¹² Kurulun 26.12.2019 tarih ve 19-46/786-343 sayılı kararında ilgili ürün pazarı "jet yakıtları satış pazarı" olarak tanımlanmıştır.

¹³ Case No COMP/M.7387 - BP/ Statoil Fuel And Retail Aviation.

AŞ'nin Antalya Havalimanı bünyesinde yeni imtiyaz döneminde sahip olacağı akaryakıt ikmal ve depolama tesislerinin inşası ve işletilmesi haklarının POTAS'a devredilmesi gündeme gelmiş, Kuruma 12.04.2024 tarihinde yapılan bildirim ile 4054 sayılı Kanun'un 7.maddesi kapsamında işleme izin verilmesi talebinde bulunulmuştur.

- (39) Dosya kapsamında, POTAS'ın üst pazarda depolama faaliyetini münhasıran yerine getireceği ve Petrol Ofisi'nin hâlihazırda alt pazarda sahip olduğu yüksek pazar gücü ve girdinin alt pazardaki oyuncular için önemi dikkate alındığında ilgili işlemin rekabetçi sorunlara neden olabileceği değerlendirilmiştir. POTAS tarafından işleme ilişkin oluşabilecek rekabetçi endişelerin giderilmesi amacıyla aşağıdaki taahhütler sunulmuştur:

- *"Lisans İşlemlerine İlişkin Taahhütler: POTAS tarafından, üçüncü kişilere depolama hizmeti sağlanabilmesi için gerekli olan depolama lisansının alınması konusunda tam, eksiksiz ve ivedilikle başvuru yapılacaktır. Bu bağlamda, söz konusu lisansın zamanında alınması ve üçüncü kişilere hizmet sağlanmasında herhangi bir aksama yaşanmayacağı garanti altına alınacaktır.*
- *Depolama Faaliyetlerine Erişim Sağlamaya İlişkin Taahhütler: POTAS, devir işleminin gerçekleşmesini müteakip, üçüncü kişilerin depolama hizmetlerine erişim taleplerini kabul edecektir. Erişim talepleri arz güvenliği, kapasite oranları dikkate alınarak karşılanacak; erişim sağlama ücreti de EPDK tarafından onaylanan tarifeler üzerinden uygulanacaktır. Depolama hizmetleri yalnızca bir havayolu şirketine mal teslim yükümlülüğü altına girmiş firmalara verilebilir.*
- *Ürün Satış ve Kanat Altı İkmal Hizmetine Erişim Sağlamaya İlişkin Taahhütler: POTAS, diğer teşebbüslerin POTAS'tan (depodan) ürün alım taleplerinin karşılanması ile gerek (İzin verilmesi durumunda) satın alınan gerekse depolanan ürünlerin kanat altı ikmal hizmetini onaylanan tarifelere uygun olarak yürütecektir.*
- *Depolama Tarifesinin Artırımı Garantisi: Devre izin verilmesi durumunda, POTAS, devir anında geçerli olan ve EPDK tarafından onaylanan depolama tarifesindeki (depolama ücreti ve teslim alma/teslim etme ücreti) ücretlere ilişkin yıllık fiyat artışlarını, yalnızca, sektördeki fiyat oluşumlarının tamamında kullanılan enflasyon (TEFE-TÜFE ortalaması) oranında yapacaktır. Bununla birlikte POTAS, Antalya Havalimanı'nda pazarın büyümesi neticesinde ilave bir yakıt tesisi ve ekipmanı yatırımı yapılmasının gerekmesi halinde ya da POTAS'ın faaliyetlerinden kaynaklanmayan ve öngörülemeyen olağanüstü hallerden dolayı veya düzenleyici otoritelerin kararlarından dolayı gerçekleşebilecek maliyet artışlarını tarife ve ücretlere ilave olarak yansıtabilecektir. POTAS, keseceği faturalarda söz konusu depolama ve ikmal faaliyetlerine ilişkin hizmet kalemlerinin her birini ayrı ayrı gösterecektir.*
- *Open Access ilkelerini, DHMİ tarafından ihale belgelerinde veya ilgili uluslararası en iyi uygulamalarda açıklandığı şekilde uygulanacak,*
- *Yakıt tesisi günde 24 saat ve haftada yedi gün çalışacak ve Türkiye'de havacılık yakıtı satmak için ilgili izinleri ve yetkileri kanıtlayabilen tüm havacılık yakıtı sağlayıcılarına açık olacak, POTAS, keseceği faturalarda söz konusu depolama ve ikmal faaliyetlerine ilişkin hizmet kalemlerinin her birini ayrı ayrı gösterecektir.*
- *Antalya Havalimanı'nda yakıt tedarik etmek isteyen her yakıt tedarikçisine gerekli lisans ve izinlere sahip oldukları sürece tedarike izin verilmesini sağlayacaktır,*

- Eşit koşullar altında eşit muamele gösterecek ve hiçbir kuruluşa karşı ayrımcılık yapılmayacaktır,
- Sistem kullanıcılarından alınacak ücretleri EPDK'nın onayına göre düzenleyecek ve EPDK tarafından düzenlenmeyen türden ücretler, tarafların karşılıklı mutabakatı olmaksızın, m3 başına toplam maliyetteki artış o yılki ABD Tüketici Fiyat Endeksindeki artışın %75'inden fazla olacak şekilde ayarlayamayacaktır,
- Yakıt İşletmecisi'nin üyesi olan kurum veya kuruluşların, bunların iştiraklerinin ve ilgili taraflarının Antalya Havalimanı'nda veya Antalya Havalimanı için yakıt tedarik zincirine bağlı olan deniz terminalleri ve deniz terminalleri ile Antalya Havalimanı arasındaki boru hattı bağlantısı gibi diğer tesislerde rekabetçi bir ortam için çaba göstermelerini sağlamak için elinden gelen çabayı gösterecek(tir)."

- (40) Söz konusu taahhütler özetle; depolama ve ikmal tesislerinin ayrımcılık olmaksızın tüm akaryakıt şirketlerine kullanılması, depolama hizmetlerinden elde edilecek gelire belirli ölçütlere göre sınırlandırma getirilmesi ve akaryakıt şirketleri arasında ayrımcı uygulamalardan kaçınılması hakkındadır. Taraf beyanına göre bildirim konusu işlemten sonraki süreçte de taahhütlerin uygulanmasında herhangi bir değişiklik oluşmayacaktır.
- (41) Kuruma ulaşan güncel başvuruda ise Antalya havalimanında jet yakıt tedarik yapısında çeşitli değişiklikler öngörülmektedir. Buna göre, POTAS'ın Antalya Havalimanı'nda sahip olduğu yakıt depolarını işletme hakkı kapsamında POTAS tarafından (.....) m³'ten (.....) m³'e çıkarılmış olan havacılık yakıtı depolama kapasitesine ait yakıt tanklarının "açık ihale" yöntemiyle diğer yakıt şirketlerine kullanılması planlanmaktadır.
- (42) Gerçekleştirilmesi planlanan ihale sistemi kapsamında depolama alanının POTAS tarafından üçe bölünmesi ve her bir deponun (.....) m³ kapasiteye sahip olması tasarlanmaktadır:
- Birinci bölümde ((.....) m³ kapasitede), Türkiye'de üretim yapan yerli rafinerilerden (TÜPRAŞ ve SOCAR) açık ihale usulü ile en ucuz yakıt tedarik edecek teşebbüsün depolama hakkı olacağı,
 - İkinci bölümde ((.....) m³ kapasitede), yabancı rafineriler ve yerli/yabancı yakıt firmalarından "açık ihale" usulünde en uygun fiyatı veren teşebbüsün depolama hakkının olacağı,
 - Üçüncü ve son bölümde ise ((.....) m³ kapasitede), ihale olmaksızın birinci ve ikinci ihaleleri kazanan firmalardan POTAS'ın temin ettiği yakıtın depolanacağı ifade edilmektedir.
- (43) İhaleleri kazanan ve yakıt depolama hakkı sahibi olan firmalar yıllık olarak POTAS'a kiralama (depo kullanım) bedeli ödeyecek ve aynı zamanda POTAS'ın tanklarından birini de ((.....) m³ kapasiteye sahip) diğer firmalara satış alanı olarak kullanabilecektir. Başka bir deyişle ihaleyi kazanan firmaların sahip oldukları toplam (.....) m³ depolama alanına getirilen yakıt, POTAS'a ait tanklardan birinin kapasitesi kullanılarak da akaryakıt şirketlerine satılabilecektir. İhaleyi kazanan firmalara ait (.....) m³'lük depolama alanında bulunan yakıt, satışın gerçekleşmesinin akabinde POTAS'a ait (.....) m³'lük tanklara aktarımı yapılabilecektir. Yakıt firmaları satın aldıkları yakıtı bu

depoları saklayacak ve müşterilerine satabilecektir. POTAS tarafından yapılması planlanan ihale ve sonraki durumda oluşması planlanan yapıya ilişkin olarak;

- *(.....) m³ depolama alanı için depolama hakkı sahibi ihaleyi kazanan firma, EPDK tarafından yayınlanan tarife tutarları üzerinden yıllık kiralama bedeli¹⁴ ödeyeceği,*
- *Depolama hakkı sahibi ihaleyi kazanan firmaların havalimanındaki POTAS'ın servis tanklarından birini de ((.....) m³) diğer firmalara satış alanı olarak kullanabileceği,*
- *Depolama hakkı sahibi ihaleyi kazanan firmaların, gerekli olması durumunda POTAS'a satacağı yakıt miktarı dâhil havalimanı yıllık yakıt satış hacminin %(.....)' ine kadar tedarik hakkına sahip olacağı,*
- *Depolama hakkı sahibi ihaleyi kazanan firmaların, POTAS'a satacağı yakıt miktarı dâhil havalimanı yıllık yakıt satış hacminin minimum %(.....)'sini tedarik etmekle yükümlü olacağı,*
- *İmtiyaz sözleşmesi gereği 7-10 günlük stok tutma zorunluluğundan dolayı POTAS'ın depolama hakkı sahibi ihaleyi kazanan firmalardan havalimanı yıllık yakıt satış hacminin %(.....)'unu satın alacağı, aynı zamanda %(.....)'e kadar olan kısmını satın alma opsiyonuna sahip olacağı,*
- *Depolama hakkı sahibi ihaleyi kazanan firmaların, POTAS dışında yapacağı yakıt satışını ihrakiye/dağıtıcı lisansı sahibi şirketlere satış yapabileceği,*
- *POTAS'a havalimanı deposunda ve/veya ANT şamandıradan en iyi yakıt satış fiyatını teklif eden ihaleyi kazanan firmalar havalimanındaki POTAS depolarında depolama (Depo Tanklarını kullanma) ve satış hakkını (yakıt firmalarına satış) elde edeceği,*
- *Acil durumlarda (stock-out, kalite sorunu, imtiyaz sözleşmesi gereği havayollarından gelebilecek şikâyetlere istinaden depolama hakkı sahibi ihaleyi kazanan firmaların rekabete uygun olmayan fiyat uygulamaları, tedarikçinin karşılayamadığı beklenmedik satış artışı, mücbir sebepler) POTAS'ın ihaleyi kazanan firmalar dışında yakıt tedarik etme hakkına sahip olacağı,*
- *Yıllık depo kiralama ücretlerinin her ay başında faturalanacağı ve ödeme süresinin 30 gün olacağı,*
- *Yakıt faturalarının teslim tarihi itibarıyla faturalanacağı ve 30 gün ödeme süresi olacağı*

bilgileri Kuruma sunulmuştur.

(44) POTAS tarafından ayrıca aşağıdaki hususlar beyan edilmiştir:

- *“POTAS tarafından temin edilen yakıt, havalimanında talep eden lisanslı akaryakıt şirketlerine satılabilecektir. Bir diğer ifade ile havayolları ile anlaşma yaparak havalimanında akaryakıt satış faaliyetinde bulunmak isteyen lisanslı bütün akaryakıt şirketlerine havalimanı açık olacaktır. Dolayısıyla Rekabet Kurulunun 12.05.2023 tarihli toplantısında da ifade edilen Antalya Havalimanı'nda yakıt tedarik etmek isteyen her yakıt tedarikçisine gerekli lisans*

¹⁴ Kiralama bedeli bağımsız bir ücret olmayıp POTAS'ın belirlediği ve EPDK gözetiminde yürürlüğe giren depolama, teslim etme/alma ücretlerinin yıllık karşılığını ifade etmektedir.

ve izinlere sahip oldukları sürece tedarike izin verilmesini sağlanacak şeklindeki yükümlülük tekrar edilmektedir,

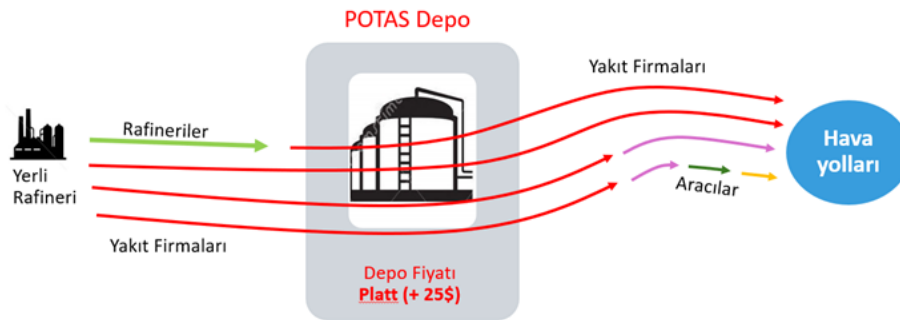
- Havayolları ile anlaşma yaparak havalimanında akaryakıt satış faaliyetinde bulunmak isteyen lisanslı akaryakıt şirketleri POTAS dışında ihaleyi kazanan firmalardan doğrudan alabilecektir,
- Herhangi bir havayolunun ihaleyi kazanan firmaların fiyatlarından ya da aracı fiyatlarından rahatsız olması durumunda (fahiş fiyat uygulaması) direkt POTAS firmasından yakıt alabilecektir.”

(45) Son hükmün gerekçesi, ihaleyi kazanan firmaların fiyat seviyesini yukarı çekmeleri halinde POTAS'ın alternatif tedarikçi olarak ortaya çıkarak havalimanı fiyatlarında dengeleyici rol üstlenmesi olarak ifade edilmiştir. *Havayollarından gelebilecek şikâyetlere istinaden depolama hakkı sahibi ihaleyi kazanan firmaların rekabete uygun olmayan fiyat uygulamaları halinde POTAS'ın ihaleyi kazanan firmalar dışında yakıt tedarik etme hakkına sahip olacağı ihale şartnamesinde düzenlenmiş olup böyle bir durumda POTAS'ın alternatif kaynaklardan akaryakıt temini imkânı olacağı anlaşılmaktadır.*

(46) Yukarıda yer verilen açıklamalardan anlaşılabacağı üzere, Antalya Havalimanı'nda yerli rafineri ve yabancı rafineri/akaryakıt şirketlerin her birine (.....) m³'lük kullanım alanı tahsisi planlanmaktadır. Ayrıca ihaleyi kazanan firmaların havalimanı toplam satışlarının belirli bir oransal karşılığında asgari ve azami satış gerçekleştirebilecekleri düzenlenmektedir. Fiyatların rekabetçi seviyeden uzaklaşması halinde ya da mücbir sebep vb. sebeplerden kaynaklanan tedarik sorunlarında POTAS dilediği tedarikçiden alım yapmakta serbesttir.

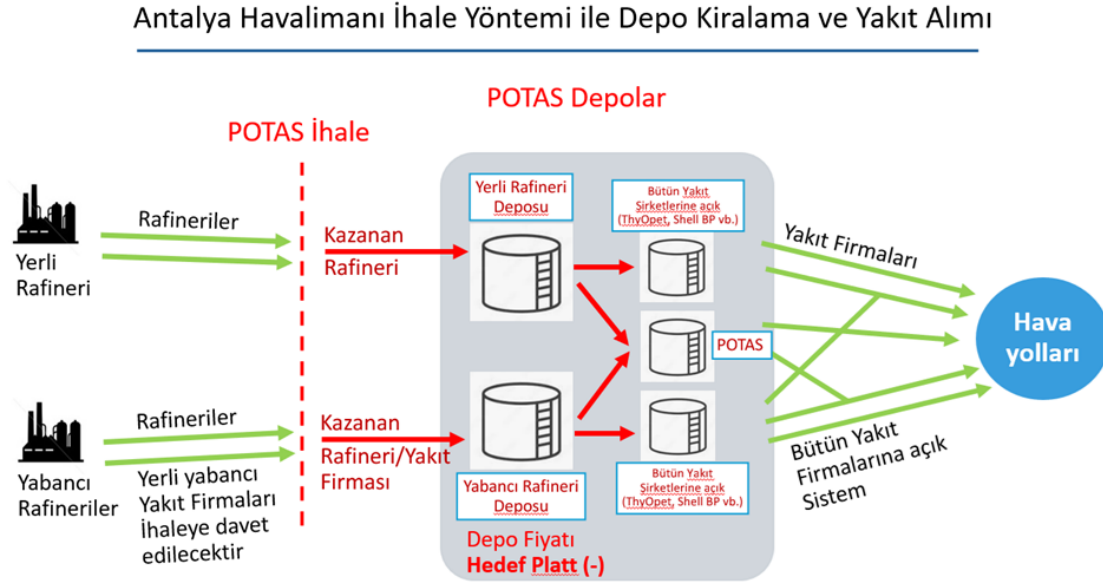
Şekil-3: Antalya Havalimanı'ndaki Mevcut Sistem

Antalya Havalimanı
Mevcut Durum



Kaynak: Bildirim Formu

Şekil-4: Antalya Havalimanı'nda Gerçekleştirilmesi Planlanan Sistem



Kaynak: Bildirim Formu

- (47) İşlem öncesi yapı ve planlanan sistem arasındaki farklılıklar aşağıdaki şekilde özetlenebilecektir.

Tablo-4: Antalya Havalimanı Yeni Sistem Öncesi ve Sonrası

Muafiyete Konu Sistem Öncesi	Muafiyet Verilmesi Talep Edilen Sistem Sonrası
POTAS tarafından akaryakıt depolama faaliyetleri münhasıran gerçekleştirilmekte olup depolar her akaryakıt firmasının kullanımına açıktır.	(.....) m ³ depolama hacminin (.....) m ³ 'ünde yerli rafineri ile yabancı rafineri /yerli-yabancı yakıt şirketi bulunacaktır. Depoların kalan kısmı bütün yakıt firmalarının kullanımına açık olacaktır.
Akaryakıt şirketleri ve POTAS rafinerilerden yakıt tedarik etmektedir.	POTAS ve diğer akaryakıt şirketleri ihaleyi kazanan firmalardan tedarik gerçekleştirecektir.
Havalimanı yakıt ihtiyacının karşılanmasına yönelik planlama mevcut değildir.	İhaleyi kazanan firmaların havalimanını yakıt ihtiyacının %(.....)'sini karşılama taahhüdü bulunmakta olup bu oran belli durumlarda %(.....)'e yükselebilmektedir. POTAS, ihaleyi kazanan firmalardan havalimanı yıllık yakıt satış hacminin %(.....)'unu satın alacak, aynı zamanda %(.....)'e kadar olan kısmını satın alma opsiyonuna sahip olacaktır.

Kaynak: Bildirim Formu

G.5.1. 4054 Sayılı Kanun'un 8. Maddesine Göre Menfi Tespit Değerlendirmesi

- (48) 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesinin birinci fıkrasında "İlgili teşebbüs veya teşebbüs birliklerinin başvurusu üzerine Kurul, elinde bulunan bilgiler çerçevesinde bir anlaşmanın, kararın, eylemin veya birleşme ve devralmanın bu Kanunun 4, 6 ve 7 nci maddelerine aykırı olmadığını gösteren bir menfi tespit belgesi verebilir." denilmekte ve menfi tespit belgesi verilebilmesi için gerçekleştirilecek eylemin 4054 sayılı kanun kapsamına girmemesi gerektiği ifade edilmektedir.

- (49) Muafiyet başvurusuna konu işlemin temelini, POTAS tarafından hazırlanan ve yakıt tedariki ve depolara kullanım hakkı tahsis eden ihale metni oluşturmaktadır.¹⁵ Buna göre başvuru konusu işlem yakıt depolarını işletme hakkı kapsamında, yakıt temin ihalesi yöntemiyle yakıt tanklarının diğer yakıt şirketlerine kullandırılması uygulamasın içermekte olup söz konusu ihale kapsamında yakıt tedariki ile yükümlü olunacak süre, ihaleyi kazanan firmalar bakımından beş yıl olarak belirlenmiştir.
- (50) Başvuruya konu işlem bakımından bu koşul değerlendirildiğinde, yukarıda da ifade edildiği üzere POTAS tarafından gerçekleştirilecek ihaleler sonrasında akaryakıt şirketlerinin potansiyel sağlayıcıları konumunda olan rafinerilerin ve diğer tedarik kanallarının sayısı bakımından kısıtlama meydana gelebileceği anlaşılmaktadır.
- (51) Mevcut duruma bakıldığında jet yakıtı üretiminde TÜPRAŞ lider sağlayıcı konumunda olup yakıt firmalarının büyük bir kısmı jet yakıtını TÜPRAŞ'tan almaktadır. Ancak TÜPRAŞ dışında yerli rafineri olan SOCAR'dan ya da yabancı rafineriler ve yerli/yabancı yakıt firmalarından da alım yapabilmelerinin önünde bir engel bulunmamaktadır. Ayrıca akaryakıt firmaları mevcut durumda diledikleri sağlayıcıya geçiş yapabilme özgürlüğüne sahiptir. Bununla birlikte POTAS tarafından muafiyet başvuru yapılan işlemde beş yıl süre ile akaryakıt şirketlerinin ihaleyi kazanan firmalardan alım yapması gerekecektir. Bu durumda da akaryakıt firmalarının tedarik kaynaklarının potansiyel olarak kısıtlanması söz konusu olabilecektir.
- (52) Yukarıda bahsedilen nedenle akaryakıt şirketlerinin potansiyel olarak alım gerçekleştirebileceği rafineri sayısında ve tedarik kaynaklarında kısıtlama meydana gelebileceğinden, ilgili işlemin rekabeti kısıtlayıcı nitelikte olabileceği, dolayısıyla işlemin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olduğu ve menfi tespit belgesi verilemeyeceği kanaatine ulaşılmıştır.

G.5.2. 4054 Sayılı Kanun'un 7. Maddesi Kapsamında Değerlendirme

- (53) 2010/4 sayılı Tebliğ 5. maddesinin ilk fıkrasının (b) bendine göre, *"Bir veya daha fazla teşebbüsün tamamının ya da bir kısmının doğrudan veya dolaylı kontrolünün, hisse ya da mal varlığının satın alınmasıyla, sözleşmeyle veya diğer bir yolla bir ya da daha fazla teşebbüs veya hâlihazırda en az bir teşebbüsü kontrol eden bir ya da daha fazla kişi tarafından devralınması"* işlemi 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi kapsamında devralma sayılmaktadır.
- (54) Yine 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrası *"Bu Tebliğ'in 5. maddesinde belirtilen bir birleşme veya devralma işleminde; İşlem taraflarının Türkiye ciroları toplamının yedi yüz elli milyon TL'yi ve işlem taraflarından en az ikisinin Türkiye cirolarının ayrı ayrı iki yüz elli milyon TL'yi veya devralma işlemlerinde devre konu varlık ya da faaliyetin, birleşme işlemlerinde ise işlem taraflarından en az birinin Türkiye cirosunun iki yüz elli milyon TL'yi ve diğer işlem taraflarından en az birinin dünya cirosunun üç milyar TL'yi aşması halinde söz konusu işlemin hukuki geçerlilik kazanabilmesi için Kuruldan izin alınması zorunludur."* düzenlemesini getirmek suretiyle hangi tür birleşme ya da devralma işlemlerinin Kurulun iznine tabi olduğunu belirlemektedir.
- (55) Devralma işlemlerinin Kurul nezdinde izne tabi olmasının koşulları, kontrol değişikliği öngörmesi ve devre konu varlık ya da faaliyetin belirli ciro eşliğini¹⁶ aşmasıdır. Mevcut olay bakımından ise, POTAS'ın depolama ve ikmal hizmeti sunma hakkına sahip

¹⁵ İlgili ihale şartnamesinde öngörülen kural, usul ve yükümlülüklerle bir önceki başlıkta yer verilmiş olup tekrardan kaçınmak adına burada yeniden bahsedilmeyecektir.

¹⁶ 2010/4 sayılı Tebliğ'in 4/e maddesindeki istisnalar dışında.

olduğu alanların işletme ve kiralama hakkını devretmemekte, belirli bir süreliğine, işletme ya da kontrol hakkı devri niteliği oluşturmayacak şekilde depolama ücreti karşılığı bazı teşebbüslerin kullanıma açması söz konusudur. İlgili işlem kapsamında depolama tesislerinin veya benzeri fiziki altyapının kontrolünün el değiştirmesi söz konusu değildir. Kaldı ki, havalimanı işletmecisi tarafından öngörülen koşullara göre POTAS'ın elde etmiş olduğu işletme hakkının alt yüklenicilik vb. yollarla üçüncü taraflara devrine izin verilmemektedir. POTAS tarafından yapılan açıklamada da DHMİ ile akdedilen Yapı Tadilat ve Kullanımı Kira Sözleşmesi kapsamında yakıt tankları üzerinde tasarruf yetkisi ve tankların fiili kontrolünün POTAS'ta kalmaya devam edeceği, yakıt tanklarına ilişkin tüm hizmetlerin POTAS personeli tarafından yerine getirileceği, ayrıca, lisansa bağlı faaliyet olan depolama hizmetinin POTAS'ın depolama lisansı altında gerçekleştirileceği ifade edilmiştir. Bu koşullar altında ilgili işlemin hukuki niteliğinin kontrol değişikliği yaratan ve Kurul iznine tabi bir devralma işlemi niteliğinde olmadığı ve işleme ilişkin bireysel muafiyet değerlendirmesi yapılması gerektiği anlaşılmıştır.

G.5.3. 4054 Sayılı Kanun'un 5. Maddesi Kapsamında Bireysel Muafiyet Değerlendirmesi

- (56) Grup muafiyeti kapsamında yer almayan rekabeti kısıtlayıcı nitelikte görülen anlaşmalara bireysel muafiyet tanınması için 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde yer verilen iki olumlu iki olumsuz koşulun birlikte sağlanması gerekmektedir. Bu koşullar;
- a) Malların üretim veya dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması,
 - b) Tüketicinin bundan yarar sağlaması,
 - c) İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması,
 - d) Rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanmamasıdır.

G.5.3.1. Malların Üretim veya Dağıtımı ile Hizmetlerin Sunulmasında Yeni Gelişme ve İyileşmelerin ya da Ekonomik veya Teknik Gelişmenin Sağlanması

- (57) Bireysel muafiyet değerlendirmesinde aranan ilk olumlu koşulun sağlanıp sağlanmadığının tespiti, somut olayın özelliklerine göre değerlendirilmektedir. Genel olarak, üretim ve dağıtım maliyetlerinin düşürülmesi, kalitenin artırılması, malın arzında devamlılığın sağlanması, yeni piyasalara girişin kolaylaştırılması ve yeni ürünlerin ya da üretim tekniklerinin bulunması hallerinde bu koşulun sağlandığı kabul edilmektedir. İlgili koşulun sağlanıp sağlanmadığında ilişkin değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.
- (58) İlgili ürün pazarı başlığı altında da yer verildiği üzere, jet yakıtı tedarik zinciri temel olarak rafineri, akaryakıt şirketi ve havayolu şeklinde üç aşamadan oluşmaktadır. İlk aşama olan rafineri aşamasında TÜPRAŞ ve SOCAR bulunmaktadır.¹⁷ Pazara giren jet yakıtının havayolu şirketlerine tedariki ise çok sayıda teşebbüs tarafından yapılabilmektedir (SHELL, THY-OPET, PETROL OFİSİ, SOCAR vb.). Son aşama olan jet yakıtını havayolu şirketine ulaştırma aşaması genellikle uçağın kalkış yapacağı havalimanında gerçekleşmektedir. Bu yüzden de satış imkânı ve hacmi büyük ölçüde ilgili havalimanının uçuş sayısına bağlıdır.

¹⁷ Talebin büyük kısmı yurt içi üretimden karşılanmasına karşın tedarikçiler tarafından ithalat da yapılabilmektedir.

- (59) Ek olarak, ilgili koşulun sağlanması noktasında jet yakıt fiyat oluşumundan da bahsedilmesi gerekmektedir. Jet yakıtı fiyatı, yakıtın rafineriden alarak uçağa ikmal yapan sağlayıcının, geçerli rafineri çıkış fiyatına kendi katlandığı maliyetleri ve kârdan oluşan bir bedel eklenmesiyle oluşmaktadır. Bunlar yakıt bedeli ve hizmet bedeli olarak nitelendirilmektedir.
- (60) Yakıt bedeli, "Platts + Rafineri Primi + Satıcı Marjı + Hizmet Bedelleri " şeklinde formüle edilmektedir.
- (61) Hizmet bedellerinin yukarıda yer verilen jet yakıtı satış fiyatının belirleyen fiyatlama formülündeki toplam maliyet kalemleri içerisindeki payının %(.....) civarı olduğu ifade edilmiştir.¹⁸ Bir diğer deyişle, toplam maliyet kalemlerinin %(.....) civarı Platts+Rafineri Primi ve navlun bedelinden oluşmaktadır¹⁹. Söz konusu husus aşağıda yer alan tabloda detaylıca açıklanmaktadır.

Tablo-5: Havayolu Şirketlerinin Maliyet Kalemleri

Depoya Giriş Yapan Akaryakıt Maliyet Kalemleri (X)	Depodaki Akaryakıt Eklenen Maliyet Kalemleri (Y)
- TÜPRAŞ/SOCAR Fiyatı - İthal Yakıt Fiyatı - Navlun	- Depolama Ücreti - ITP Ücreti - Hook Up Ücreti - Hidrant Ücreti - Satış Kâr Marjı
Nihai fiyat: (X) + (Y) şeklinde oluşmaktadır.	
(X) kalemlerinin toplam fiyattaki payı yaklaşık %(.....)'dir.	(Y) kalemlerinin toplam fiyattaki payı yaklaşık %(.....)'dir.
Kaynak: Bildirim Formu	

- (62) Bildirim formunda yeni modelin amacının havayolu şirketlerinin ödediği nihai jet yakıt fiyatının yaklaşık %(.....) oranına tekabül eden depoya ilk giriş maliyetinin düşürülmesi olduğu bu sayede tüketici konumunda olan havayolu şirketlerinin jet yakıt maliyetlerinde bir düşüş olacağı ifade edilmektedir. Bununla birlikte yeni sistemde ihale yoluyla yerli ve ithal tedarikçilerin jet yakıtının depoya giriş fiyatı bakımından etkin rekabet edecekleri dolayısıyla fiyatın tüketicinin lehine olarak düşeceği belirtilmiştir.
- (63) Ayrıca, navlun ücretlerinin de jet yakıtının depoya giriş fiyatında büyük önem arz ettiği, toplam tedarik miktarı ve sevkiyatı gerçekleştiren gemi büyüdükçe navlun ücretlerinin önemli ölçüde düştüğü, bu kapsamda aynı dönemde yakıt fiyatında navlun sebebiyle oluşan farklılıkları içeren faturalar Kuruma sunulmuştur.²⁰ Sektör genelinden edinilen bilgilere göre de Antalya Havalimanı'nın herhangi bir rafineriden karayoluyla ikmal gerçekleştirmeye uygun bir konumda bulunmaması sebebiyle deniz nakliye sürecinde ortaya çıkan navlun gibi maliyetler daha önemli hale gelmektedir.
- (64) Oluşturulacak yeni sistem kapsamında açılacak ihalenin prensip ve şartları; (i) (.....) m³'lük ilk depolama alanı için yerli rafinerilerin (TÜPRAŞ ve SOCAR) çağrılacağı, (ii) (.....) m³'lük ikinci depolama alanına ise yabancı rafineriler ile yerli/yabancı yakıt firmalarının çağrılacağı, (iii) (.....) m³'lük²¹ üçüncü depolama alanı ise ihale edilmeyip

¹⁸ Kurulun 18.07.2024 Tarih ve 24-30/716-300 Sayılı Kararı.

¹⁹ Antalya Havalimanı özelinde jet yakıtının satış fiyatını oluşturan kalemler; TÜPRAŞ Rafineri Fiyatı + Navlun + Kâr Marjı + Hizmet Bedelleri şeklindedir.

²⁰ Söz konusu faturalara bakıldığında (.....) isimli yük gemisiyle yapılan jet yakıtı alımında ton başına (.....) ABD Doları navlun ücreti ödenirken (.....) isimli yük gemisiyle yapılan jet yakıtı alımında ton başına (.....) ABD Doları navlun ücreti ödendiği görülmektedir. Söz konusu bilgiler ışığında, (.....) ve (.....) adlı gemilerin büyüklüklerinin farklı olması bu yüzden navlun ücreti farkının ton başına (.....) ABD Doları olduğu anlaşılmaktadır.

²¹ 3 adet 15.000 m³ hacimli yakıt servisi tankları.

ilk iki depolama alanını kazanan firmalardan temin edilecek yakıtların depolanacağı,²² (iv) ihaleyi kazanan firmaların her birinin gerekli olması durumunda POTAS'a satacağı yakıt miktarı dâhil havalimanının yıllık satış hacminin en fazla %(.....)'ine kadar tedarik hakkına sahip olacağı, (v) ihaleyi kazanan firmaların POTAS'a satacağı yakıt miktarı dâhil havalimanı yıllık satış hacminin minimum %(.....)'sini tedarik etme yükümlülüğü olacağı, (vi) imtiyaz sözleşmesi gereği 7-10 günlük stok tutma zorunluluğundan dolayı POTAS'ın ihaleyi kazanan firmalardan havalimanı yıllık yakıt satış hacminin %(.....)'unun satın almasının zaruri olduğu, (vii) acil durumlarda POTAS'ın ihaleyi kazanan firmalar dışında yakıt tedarik etme hakkına sahip olduğu, (viii) havayolları ile anlaşma yaparak havalimanında akaryakıt satış faaliyetinde bulunmak isteyen lisanslı bütün akaryakıt şirketlerine havalimanının açık olacağı, (ix) ihaleyi kazanan firmaların fahiş fiyat uygulaması durumunda havayolu şirketlerinin direkt olarak POTAS firmasından yakıt alabileceği şeklinde belirtilmiştir.

- (65) Yukarıda yer verilen açıklamalar ve hükümler ışığında; mevcut sistemde alımların bireysel olması, jet yakıtının %80'den fazlasının TÜPRAŞ tarafından karşılanması²³ ve yeni sistem ile beraber toplu alım modeline geçiş ve üç farklı şirketin depolama hizmetinde rekabet etmesi nedenleriyle havayolu şirketlerinin maliyetini düşüreceği değerlendirilmektedir. Nitekim PETROL OFİSİ'nin TÜPRAŞ'tan satın aldığı jet yakıtına dair Kurum ile paylaşılan faturada birim fiyatın Platts + (.....) ABD Doları/ton olduğu görülmektedir. Öte yandan Antalya Havalimanı'nda öngörülen sistem ile benzerlik gösteren ihale yöntemini uygulayan İstanbul Havalimanında TFS'nin alım fiyatı daha uygun seviyededir.
- (66) Ayrıca, ihaleyi kazanan firmalar tarafından yatırım öngörüsünün sağlanabilmesi ve ihalenin prensip ve şartlarında yer alan "ihaleyi kazanan firmaların POTAS'a satacağı yakıt miktarı dâhil havalimanı yıllık satış hacminin minimum %(.....)'sini tedarik etme yükümlü olacağı" hükmüne bakıldığında jet yakıtının arzında devamlılığın sağlanacağı değerlendirilmektedir.
- (67) Kurulun 26.12.2019 tarih ve 19-46/786-343 sayılı, İstanbul Havalimanında yakıt tedarikinin İGA Akaryakıt Hizmetleri AŞ tarafından Türk Havayolları AO arasında imzalanan tedarik sözleşmesi uyarınca yapılması talebine menfi tespit ya da muafiyet verilmesi talepli başvuruya ilişkin alınan kararda ihale yöntemiyle toplu alımların sağladığı maliyet etkinliğine aşağıdaki ifadelerle vurgu yapılmaktadır:

"Türkiye jet yakıtı tedarik zincirinin üst kademesi olan üretim/rafinaj/ithalat pazarında TÜPRAŞ %98-99 payla tekele yaklaşan bir konumda bulunmaktadır. TÜPRAŞ'ın pazardaki bu konumunun 2019 yılına değin kalıcı nitelikte olduğu, Türkiye jet yakıtı ihtiyacının önemli ölçüde TÜPRAŞ kaynaklı olarak sağlandığı görülmektedir. 2019 yılından itibaren ise Türkiye pazarının yaklaşık %(.....)'sine tekabül eden İstanbul Havalimanının ihtiyacının İGA AKARYAKIT tarafından toplulaştırarak ihale edilebilmesiyle sağlanan alıcı gücü sayesinde TÜPRAŞ'ın yanı sıra uluslararası akaryakıt şirketlerinden de jet yakıtı tedariki imkânının yaratıldığı, bahsi geçen alıcı gücünün jet yakıtı tedariki üst pazarındaki pazar gücünü dengeleyici nitelikte olduğu değerlendirilmektedir."

- (68) İhale yöntemiyle doğacak ekonomik etkinliklerin değerlendirilebilmesi bakımından çeşitli akaryakıt şirketlerinin ortalama jet yakıtı tedarik fiyatının havalimanları arasında kıyaslanması yararlı olabilecektir. İstanbul Havalimanı bu yöntemin uygulandığı bir

²² Akaryakıt şirketleri bu depolama alanını kullanabileceklerdir.

²³ EPDK 2023 Sektör Raporunda jet yakıtı satışı pazarında TÜPRAŞ'ın %82,36 paya sahip olduğu görülmektedir.

havalimanıyken, Antalya ve Sabiha Gökçen Havalimanında bu yöntem uygulamamaktadır. Sektör genelinde edinilen bilgiye göre ilgili yöntemin yakıt maliyetleri azaltıcı etkisi bulunmaktadır.

- (69) Yukarıda yapılan değerlendirmeler ışığında, özetlemek gerekirse havalimanı akaryakıt ihtiyacının toplulaştırılarak ihale edilmesi sebebiyle yaratılacak alıcı gücü düşük fiyat imkânı sağlayacak, tedarik miktarına bağlı olarak artan gemi ölçeği m³ başına navlun başta olmak üzere nakliye maliyetini düşürecektir. Dolayısıyla bildirme konu işlem bakımından 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde belirtilen koşulun karşılandığı kanaatine varılmıştır.

G.5.3.2. Tüketicinin Yarar Sağlaması

- (70) 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi, yukarıda değerlendirilen (a) bendine konu ekonomik iyileşmelerden tüketicinin de payını alması; diğer bir ifadeyle, anlaşmanın sağlayacağı ekonomik iyileşmeden tüketicinin de faydalanması şartını aramaktadır.
- (71) Bildirim formu ve cevabi yazılarda; sivil havacılık sektörünün doğrudan ve dolaylı olarak ülke ekonomisinde çok önemli bir rol oynadığı, havacılık yakıtı fiyatlarının işletmelerin maliyetlerini artırdığı ve kârlılıklarını büyük ölçüde etkilediği, Türk Hava Yolları'nın 2024 yılı birinci çeyrek sonuçlarına²⁴ göre akaryakıt giderlerinin toplam giderleri içerisinde %32 ile en büyük gider kalemi olduğu, bir diğer önemli havayolu şirketi olan PEGASUS'ta ise bu durumun %35 olarak gerçekleştiği²⁵, IATA²⁶ verilerine göre ise akaryakıtın havayolu şirketlerine ortalama maliyetinin %28 olduğu²⁷ belirtilmiştir. Bahse konu bilgiler ışığında, yurt içinde faaliyet gösteren havayolu şirketlerinin akaryakıt giderlerinin toplam giderleri içerisindeki oranının dünya ortalamasından yüksek olduğu görülmektedir. Yeni sistem ile birlikte bu maliyetlerin dünya ortalamasına daha yakın bir seviyeye çekilmesinin öngörüldüğü ifade edilmektedir.
- (72) Ek olarak, jet yakıtı fiyatlarının düşüşü ile havayolu şirketleri daha fazla talep oluşturmak için bilet ücretlerini düşürebileceği veya müşterilerine promosyonlar yoluyla bu iyileştirmeyi sunulabileceğini belirtilmiştir.
- (73) Ayrıca, yukarıda da bahsedildiği üzere yeni sistemde daha avantajlı ve düşük yakıt fiyatlarının sunulması bakımından üç şirket arasında etkin rekabetin oluşacağı, POTAS'ın da bu sistemde dengeleyici unsur olarak görev alacağı, diğer bir deyişle POTAS'ın Antalya Havalimanı'nda yeni sistem ile birlikte ortaya çıkacağını öngördüğü depo fiyatının Platts (-) şeklinde olduğu, iki adet (.....) m³ ve 3 adet (.....) m³'lük depolar ile ölçek ekonomisinden faydalanılmasının planlandığı ifade edilmektedir.
- (74) Yukarıdaki bilgiler ve açıklamalar çerçevesinde; depoya giriş sürecine kadar oluşan maliyet kalemlerinde yaşanacak düşüşün ve tedarik kanallarının etkin bir şekilde kullanılmasının havayolu şirketlerinin akaryakıt maliyetlerini düşüreceği ve dünya ortalamasına yakınlaştıracığı değerlendirilmektedir.

²⁴<https://investor.turkishairlines.com/documents/sunumlar/ir-presentation-1q24tr.pdf> (Erişim Tarihi: 15.11.2024)

²⁵https://news-files.foreks.com/attachment/1715240433205_PGSUS1C24Kar-Analizi090524.pdf (Erişim Tarihi: 15.11.2024)

²⁶ Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği.

²⁷<https://www.iata.org/en/publications/newsletters/iata-knowledge-hub/unveiling-the-biggest-airline-costs/> (Erişim Tarihi: 15.11.2024)

- (75) Bununla birlikte havayolu şirketlerince daha fazla talep oluşturmak adına müşterilerine uygun bilet fiyatı veya promosyonlar sunabileceği dolayısıyla söz konusu ekonomik iyileşmelerden nihai tüketicilerin de pay alacağı anlaşılmaktadır.
- (76) Sonuç olarak, başvuruya konu olan işlemin 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde ifade edilen tüketici faydası koşulunu sağladığı kanaatine varılmıştır.

G.5.3.3. İlgili Piyasanın Önemli Bir Bölümünde Rekabetin Ortadan Kalkmaması

- (77) 4054 sayılı Kanun'un 4.maddesi kapsamına giren ve teşebbüsler arasında anlaşma, uyumlu eylem ve kararların ilgili pazarın önemli bir bölümünde rekabeti ortadan kaldırması halinde 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde öngörülen koşulları sağlamadığı ve 4054 sayılı Kanun'un 4.maddesine aykırılık teşkil edeceği değerlendirilmektedir. Başka bir deyişle, rekabeti kısıtlayıcı nitelikte bir anlaşmanın pazardaki kapsamı ve ölçeği önem arz etmekte ve pazarın geneline tesir eden rekabeti kısıtlayıcı uygulamalara muafiyet tanınmamaktadır.
- (78) Mevcut dosyada muafiyet incelemesine konu işlem; Antalya Havalimanı'nda faaliyet gösteren akaryakıt şirketlerinin yakıt tedarikini POTAS tarafından düzenlenecek iki ihaleyi kazanan yerli rafineri ile yabancı rafineri/ yerli-yabancı akaryakıt şirketinden beş yıl süreye tabi olmak üzere tedarik etmelerini öngörmektedir. Dolayısıyla muafiyete konu ihale ve işlemin rafineriler ve akaryakıt şirketleri bakımından iki sonucu mevcuttur: Bunlardan ilki ihaleyi kazanamayan rafineri bakımından pazarın en çok 5 yıllık süre için fiilen kapanmasıdır. Akaryakıt şirketleri bakımından sonucu ise tedarik gerçekleştirilebilecek rafineri sayısının belirli bir zaman dilimiyle sınırlı olmak üzere ikiye düşmesidir.
- (79) Bildirime konu işlem kapsamında Türkiye'de rafinaj faaliyeti yürüten TÜPRAŞ ve SOCAR'ın (.....) m³'lük alan için rekabet sağlayabileceği değerlendirilmektedir. Esasen muafiyete konu işlem, POTAS'ın her iki rafineri ile ihale sürecinden bağımsız olarak belirli bir süreliğine ya da belirli miktarda yakıtı daha ucuz teklif veren rafineriden satın alması halinde yaşanması beklenen durumdan farksızdır. Bu noktada, Antalya Havalimanı'nın ticari hacmi dikkate alındığında, yakıt temini ihtiyacının toplulaştırılarak ihale edilmesi yöntemiyle karşılanmasının rafineriler arasındaki rekabeti artıracığı öngörülmektedir.
- (80) Ek olarak muafiyet değerlendirmesinde önem arz eden husus, bildirimden önceki ve bildirime konu işleme muafiyet tanınması halinde ortaya çıkması beklenen durumun kıyaslamasıdır. Bu doğrultuda, Antalya Havalimanı'nda jet yakıt tedarikinin çok büyük oranda TÜPRAŞ tarafından yapıldığı bilgisi önem kazanmaktadır. İhale sürecindeki alternatif senaryolar düşünüldüğünde; ihaleyi TÜPRAŞ'ın kazanmasının fiili durumda²⁸ rekabetçi bakımdan mevcut durumdan daha az olumlu bir sonucu doğurmayacağı, ihalenin SOCAR tarafından kazanılması halinde ise görece düşük pazar gücüne sahip bir teşebbüs tarafından pazardaki satış ve erişim olanaklarının arttığı, buna karşılık fiyatların daha rekabetçi olduğu bir ortam oluşacağı öngörülmektedir. Başvuruya konu işlem sonucunda akaryakıt tedarik yapısının koordinasyona daha elverişli hale gelebileceği olasılığına da aynı çerçeveden yaklaşmak mümkündür. Buna göre, aşağıda Tablo-6'da yer verildiği üzere akaryakıt şirketleri genellikle TÜPRAŞ, daha az oranda da SOCAR olmak üzere iki kaynaktan tedarik gerçekleştirmektedir. Yeni tedarik yapısında ise yerli rafineri/yabancı rafineri-yerli-yabancı akaryakıt şirketi ya da

²⁸ TÜPRAŞ'ın jet yakıtı alanındaki pazar payı 2019 için %80,79, 2020 için %89,55, 2021 için %89,36 ve 2022 için %79,23'tür.

POTAS'tan alım yapma olanakları bulunabilecektir. Dolayısıyla tedarik kaynakları azalmayacak ve gerek ihale süreci gerekse de havalimanına yapılacak tedarik sürecinde rekabet artacaktır. POTAS'ın olası fiyat artışlarına karşı edindiği rol de gözetildiğinde, başvuruya konu işlem neticesinde koordinasyon doğurucu etkinin, başvuruya konu işlem öncesine daha kıyasla rekabetçi koşulları daha olumsuz hale getirmeyeceği değerlendirilmektedir.

- (81) Mevcut dosya bakımından önem arz eden bir diğer husus POTAS'ın hissedarlık yapısı itibarıyla havalimanı işletmecisi Fraport TAV ile ortaklığıdır. Belirtildiği üzere POTAS'ın çoğunluk hissedarı, TAV Havalimanlarını tek kontrol eden Sera Grubu'dur. Havalimanı işletmecisi sıfatıyla Antalya Havalimanı'nın daha cazip bir destinasyon hale gelmesi ve uçuş trafiğinin artmasından önemli bir gelir elde edeceği düşünüldüğünde ilgili sistemi bu saikle tasarladığı anlaşılmaktadır. İhale şartnamesindeki fiyat artışlarını önlemeye yönelik hükümler dikkate alındığında, yakıt temini bakımından önceki döneme kıyasla daha rekabetçi fiyatların oluşmasını sağlayacak bir pozisyonda hareket ettiği ve ihale sistemini de buna göre kurguladığı söylenebilecektir. Öte yandan Antalya Havalimanı büyük bir satış hacmine sahip olmakla birlikte, rafineri pazarında faaliyet gösteren bir teşebbüs tarafından pazarda faaliyet gösterme bakımından zorunlu olarak satış yapılması gereken bir satış kanalı değildir. Bu nedenle ilgili işlemin rafinaj pazarında pazar kapama ya da dışlama ile sonuçlanacak bir etki yaratmayacağı değerlendirilmektedir.
- (82) Bu noktada Antalya Havalimanı'nda mevcut olan tedarik yapısı hakkında da bilgi sunulmasının faydalı olabileceği değerlendirilmektedir. Yukarıda yer verildiği üzere yakıtın ihale yöntemiyle tedarik edilmesi arz kaynaklarında potansiyel kısıtlamaya yol açabilecektir. Bununla birlikte fiili durum bakımından konu değerlendirildiğinde yakıt tedarikinin büyük çoğunluğunun hâlihazırda TÜPRAŞ tarafından gerçekleştirildiği, düşük miktarda yakıtın ise SOCAR tarafından tedarik edildiği görülmektedir. Yakıt şirketlerinin çoğunlukla bir rafineriden tedarik gerçekleştirdiği düşünüldüğünde, Antalya Havalimanında uygulanması öngörülen yeni modelde tedarik çeşitliliğini fiili olarak olumlu etkileneyeceği görülmektedir. Antalya Havalimanı'nda rafineri tedarik oranlarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir.

Tablo-6: Antalya Havalimanı'nda Akaryakıt Firmalarının Rafinerilerden Gerçekleştirdiği Yakıt Tedarikinin Miktar Bazında Oransal Dağılımı (%)

	PETROL OFİSİ		THY-OPET ²⁹	
	TÜPRAŞ	SOCAR	TÜPRAŞ	SOCAR
2019	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2020	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2021	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2022	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2023	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
2024 ³⁰	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Cevap Yazıları

- (83) Yukarıda yer verilen tablo incelendiğinde, Antalya Havalimanı'nda 2022 yılı itibarıyla en yüksek jet yakıtı satış rakamlarına sahip olan teşebbüsler, PETROL OFİSİ ve THY OPET'in³¹ büyük çoğunluğu TÜPRAŞ olmak üzere iki teşebbüsten alım gerçekleştirdikleri görülmektedir. Buna ek olarak ihale şartnamesindeki ilgili hükümler³²

²⁹ THY-OPET tarafından sağlanan veriler yaklaşık değerleri ifade etmektedir.

³⁰ 2024 yılı Ocak-Eylül ayları arasındaki verileri kapsamaktadır.

³¹ 2022 yılı itibarıyla jet yakıtı satışı pazarında Petrol Ofisi %(.....) THY OPET ise %(.....) pazar payına sahiptir.

³² İhale Şartnamesi madde 4.5.2.

çerçevesinde POTAS'ın fiyat artışlarını önleyeceği bir rol oynamasının tasarlandığı anlaşılmaktadır.

- (84) Muafiyete konu işlemin doğurabileceği diğer muhtemel etki akaryakıt şirketlerinin alım olanağının kısıtlanması olarak değerlendirilebilecektir. Öte yandan, yukarıda verilen istatistiki bilgi bu değerlendirme bakımından da önem arz etmektedir. Buna göre, fiili durum itibarıyla hâlihazırda Antalya Havalimanında akaryakıt şirketlerinin tedarik ettiği akaryakıtın yaklaşık % (.....)'lik bölümü TÜPRAŞ tarafından sağlanmaktadır. Muafiyete konu işlem sonucunda ise (.....) m³'lük depolama hacminin (.....) m³'ü yerli rafineri, (.....)m³'lük kısmı yabancı rafineri/yerli-yabancı akaryakıt şirketine ait olacak ve akaryakıt şirketlerinin tedarik olanakları ve seçenekleri artacaktır. Bununla birlikte, gerçekleştirilmesi planlanan toplu alım ihale yönteminin sağladığı alıcı gücü sayesinde TÜPRAŞ'ın yanı sıra uluslararası akaryakıt şirketlerinden de jet yakıtı tedariki imkânının sağlandığı, bahsi geçen alıcı gücünün jet yakıtı tedariki üst pazarındaki pazar gücünü dengeleyici nitelikte olduğu değerlendirilmektedir.
- (85) Bu noktada önem arz eden bir diğer husus ise alternatif arz kaynaklarını havacılık sektöründeki tedarik zinciri bakımından önemidir. Havalimanın yakıt tedarikinin çok büyük çoğunluğunun tek bir kaynaktan tedarik edilmesi halinde, ilgili kaynağın beklenmedik durumlar halinde arz kesintisi yaşaması durumunda, havacılık operasyonunun geri kalan bölümü de bu gelişmeden zorunlu olarak etkilenecektir. Öte yandan bildirim konu işlem bağlamında tedarik kaynaklarının çeşitliliği ve tedarik kolaylığı sağlanması, anılan riskin bertaraf edilmesi bakımından önem arz etmektedir. Yapılan değerlendirmeler ışığında mevcut işlemin 4054 sayılı Kanun'un 5.maddesi (c) bendinde öngörülen koşulu sağladığı sonucuna ulaşılmıştır.

G.5.3.4. Rekabetin (a) ve (b) Bentlerindeki Amaçların Elde Edilmesi İçin Zorunlu Olandan Fazla Sınırlanmaması

- (86) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında değerlendirilebilecek bir anlaşmanın bireysel muafiyet alabilmesi için gerekli son koşul, anlaşmanın ilk iki olumlu koşuldaki sağlayacağı yararların elde edilmesi için rekabeti daha az sınırlayıcı bir yöntemin söz konusu olup olmadığıdır. Bu koşul altındaki değerlendirmelerde genel olarak sözleşmenin rekabeti kısıtlayıcı hükümlerinin, elde edilecek faydaların sağlanması için zorunlu olup olmadığı dikkate alınmaktadır.
- (87) Bu noktada ilgili koşulun değerlendirilmesi bakımından önem arz eden hususların başvuruya konu ihalenin yöntemi ve süresi bakımından ele alınabilmesi mümkündür. Bu hususlarda rekabeti daha az kısıtlayan ve öngörülen etkinliklere ulaşılabilmesi mümkün bir alternatif mevcut ise rekabeti daha az kısıtlayan seçenek tercih edilmelidir. Bildirime konu işlem kapsamında ölçek ekonomisi kaynaklı etkinlikler, maliyetlerde düşüşler ve havacılık sektöründeki yakıt tedarik zincirinin daha etkin hale gelmesi potansiyel faydalar arasında sayılmaktadır. İlgili faydaların elde edilebilmesi bakımından ihalenin belirli bir süre sınırı öngörülerek gerçekleştirilmesinin makul olduğu değerlendirilmektedir. İlgili işlem özelinde; (d) bendinde belirtilen koşulun gerçekleşmesine engel teşkil edebilecek durumun sınırlı katılım ve şeffaf olmayan ihale sürecinin uygulanması ve sürenin sınırsız ya da makul olmayan derecede uzun olarak belirlenmesi halinde ortaya çıkabileceği değerlendirmesini yapmak mümkündür. Mevcut bildirim incelendiğinde ise tedarik çeşitliliğini ve rekabeti teminen iki farklı depo kullanımı için ihale süreci düzenlendiği, her bir depo için ihale sürecinin farklı teşebbüsler arasında rekabet sağlanacak şekilde yürütülmesinin öngörüldüğü anlaşılmaktadır. Mevcut işlem özelinde yerli ve yabancı rafineriler ile akaryakıt şirketleri arasındaki rekabeti teşvik edebilecek bu sistem ölçek ekonomisinden beklenen

faýdalar ile rekabetçi yapı arasında belirli bir denge sağlamaktadır. İhaleye konu sürenin ise en fazla beş yıl ile sınırlanması da ihale katılımcıları arasındaki rekabeti teşvik etmekte, bununla birlikte ihale katılımcısı tarafların pazarda zayıflaması ya da dışlanması ihtimalini de azaltmaktadır. Bu değerlendirmeler ışığında bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin (d) bendinde öngörülen koşulu da sağladığı değerlendirilmektedir.

- (88) Bildirime konu işleme ilişkin olarak yukarıda yer verilen bireysel muafiyet değerlendirmesinin sonucunda, anılan işlemin, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde aranan tüm koşulları sağladığı dolayısıyla bireysel muafiyetten yararlanabileceği kanaatine varılmıştır.

H. SONUÇ

- (89) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,
1. POTAS Akdeniz Akaryakıt Dağıtım Anonim Şirketi'nin Antalya Havalimanı'nda sahip olduğu yakıt depolarını işletme hakkı kapsamında yakıt tanklarının ihale yöntemiyle diğer yakıt şirketlerine kullandırılması işleminin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesi kapsamında olduğu, bu nedenle bahse konu işleme aynı Kanun'un 8. maddesi uyarınca menfi tespit belgesi verilemeyeceğine,
 2. POTAS Akdeniz Akaryakıt Dağıtım Anonim Şirketi'nin Antalya Havalimanı'nda sahip olduğu yakıt depolarını işletme hakkı kapsamında yakıt tanklarının ihale yöntemiyle diğer yakıt şirketlerine kullandırılması işlemine 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 5. maddesinde sayılan koşulların tamamını karşıladığından bireysel muafiyet tanınmasına
- gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.